

Direction Générale des Services
Direction des Transports et des Communications

Montpellier, le 28 JUL 2010

Cab KALLAS						
Attrib.	COM	HH	KF	MR	DO	VM
	MS	UL	MaH	MaR		ALL
APCH	02.08.2010					AV
Info	COM	HH	KF	MR	DO	VM
	MS	UL	MaH	MaR		ALL
Filing Code:	TEN TOIGEN				OJ	

Monsieur Slim KALLAS
Vice-Président
de la Commission Européenne
en charge des transports
Rue de la Loi / Wetstraat 200
B-1049 Bruxelles

OBJET: Contribution de la Région Languedoc-Roussillon à la deuxième consultation de la Commission Européenne au sujet de la révision du Réseau Transeuropéen de Transport.

Dossier suivi par Antoine MIOT

Tél. : 04.67.22.86.67

Nos réf. : GF/CC/PP/FL/JMz/AM/MH

N° chrono : 2010 077

Monsieur le Vice-Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, par la présente, la contribution de la Région Languedoc-Roussillon à la deuxième consultation de la Commission Européenne au sujet de la révision du Réseau Transeuropéen de Transport.

Cette contribution sera adoptée par l'Assemblée délibérante de la Région Languedoc-Roussillon à l'occasion de sa prochaine réunion, prévue durant le mois de septembre. Je vous en transmets toutefois d'ores-et-déjà une copie afin d'être en phase avec le calendrier qui a été fixé pour cette consultation (5 septembre 2010 dernier délai).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de mes meilleures salutations.

**Le Président de la Région
Languedoc-Roussillon**

Georges FRÈCHE

**Contribution de la Région Languedoc-Roussillon
à la deuxième consultation de la Commission Européenne
au sujet de la révision du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)**

Consciente des enjeux majeurs liés à la politique des transports menée par l'Union Européenne, la Région Languedoc-Roussillon se félicite de la révision annoncée du réseau RTE-T. Dans la continuité d'une position commune sur le livre vert adoptée dans le cadre de la Communauté de Travail des Pyrénées en février 2009, ainsi que d'une position adoptée par le biais de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes en février 2010, la Région Languedoc-Roussillon souhaite rappeler un certain nombre de points qu'elle estime essentiels à l'occasion de cette seconde consultation publique.

1) La révision du réseau RTE-T est une nécessité compte tenu des évolutions rapides du contexte international depuis 2004. Le réseau de 30 projets prioritaires actuellement défini relève en effet d'une approche territoriale longtemps axée vers le nord de l'Europe, alors que les potentiels de développement sur la façade méditerranéenne sont encore largement sous-exploités, et que les axes maritimes nord-européens arrivent à saturation. La Région Languedoc-Roussillon estime ainsi que cette révision doit être l'occasion de mener une réflexion globale en termes de rééquilibrage Nord/Sud, par ailleurs bénéfique à l'échelle européenne en termes environnementaux, dans un contexte d'intensification des échanges avec l'Afrique et l'Asie en particulier.

2) La perspective d'une révision du RTE-T doit avoir pour préoccupation première de voir se réaliser au plus vite les projets prioritaires déjà identifiés. Ces projets particulièrement structurants sur un plan économique, social et environnemental ont fait l'objet d'efforts concertés depuis plusieurs mois et n'ont été que trop attendus par les populations, y compris du Languedoc-Roussillon.

Si des avancées significatives ont en effet été enregistrées dernièrement au sujet du projet prioritaire N°3 (avancées sur le CNM, débat public au sujet de la LNMP, avancée significative des travaux entre Perpignan et Figueras), des inquiétudes subsistent sur le calendrier de mise en œuvre de ces opérations et du dernier goulet d'étranglement sur l'axe français, alors que les travaux se terminent sur le versant espagnol. La Région Languedoc-Roussillon se réjouit néanmoins de la signature d'un protocole d'accord le 8 juin 2010 à Saragosse sur cette thématique entre les Etats espagnol, portugais et français.

3) Cette révision doit être l'occasion, pour les Etats membres, d'afficher des moyens financiers à hauteur des enjeux majeurs et des ambitions exprimées en termes de développement de l'Union. A défaut de ressources financières nouvelles, l'inscription de nouveaux projets dans le futur réseau RTE-T devrait être examinée avec la plus grande précaution, et en tout état de cause ne devrait pas se faire au détriment des projets prioritaires actuellement identifiés.

4) D'un point de vue méthodologique, une distinction est abordée depuis le début de la consultation entre la définition et l'identification d'un futur réseau global ainsi que d'un futur réseau central du RTE-T. Le réseau global aurait vocation à être la « base » du RTE-T, alors que le réseau central aurait une vocation plus stratégique, reliant éventuellement le niveau central à des points nodaux névralgiques pour l'économie européenne. Sur la question de la qualification du réseau central, la Région Languedoc-Roussillon souhaite faire valoir deux éléments qui doivent être pris en compte.

- La définition de ce réseau central ne devrait pas ignorer les potentialités des nœuds intermodaux, tout particulièrement portuaires. A cet égard, le port de Sète présente une dimension intermodale qui nécessite de l'intégrer dans les réflexions stratégiques à plus grande échelle au niveau de l'Union et de l'espace Euro-Méditerranéen. En effet, il fait l'objet d'un investissement conséquent de la Région de 200M€ sur 10 ans afin d'augmenter sa capacité d'accueil en termes de trafic marchandises et voyageurs. Par ailleurs, le canal du Rhône à Sète fait objet d'un programme de modernisation de 50M€ dans le cadre du Plan Rhône 2007-2013 ; le trafic fluvial à destination du port de Sète a donc vocation à augmenter significativement au cours des prochaines années. Plus globalement, la Région Languedoc-Roussillon estime qu'un intérêt plus important doit être porté vers les pays et régions méditerranéens sur la question du report modal maritime. A ce titre, l'identification des nœuds intermodaux à relier au réseau RTE-T doit intégrer toutes les potentialités de la façade méditerranéenne.
- Par ailleurs, l'inscription dans le réseau RTE-T de l'axe ferroviaire à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne mérite une attention particulière, compte tenu de sa complémentarité certaine avec les axes prioritaires N°3 et 16. En effet, cette transversale Est/Ouest est identifiée comme portant un fort potentiel en termes de développement du transport fret et voyageurs. Les bénéfices attendus du développement de ce réseau avaient été évoqués auprès de la Commission Européenne à l'occasion de la 4^{ème} Conférence relative aux Communications Pyrénéennes, qui s'était tenue à Narbonne le 10 février 2009.

5) L'efficacité de la politique des RTE-T est indissociable d'une action forte sur les barrières freinant encore le développement des échanges de voyageurs et de marchandises dans l'Union. Une attention particulière devrait être apportée notamment en matière ferroviaire : les problématiques d'harmonisation administrative, douanière et d'interopérabilité entre différents systèmes nationaux doivent être traitées avec le plus grand intérêt compte tenu de leur impact attendu en termes de développement de l'offre. A cet égard, le développement des systèmes de transports intelligents ainsi que du système ERTMS doit être fortement encouragé.

6) La responsabilité des Etats dans la sélection et le développement des projets de transport demeure encore déterminante. Ceci suscite au moins deux types d'interrogations :

- D'une part, la Région Languedoc-Roussillon déplore l'insuffisance des ressources budgétaires allouées au réseau RTE-T. (8 Milliards d'Euros pour la période 2007-2013), et exprime son inquiétude quant à l'évolution de ces ressources dans les prochaines années. La recherche d'une maximisation des ressources disponibles devrait passer a minima par deux pistes : un développement des outils de financement via la BEI par exemple, et également la création d'une Eurovignette.
- D'autre part, les modalités de concertation et la gouvernance de projets aussi structurants devraient offrir aux Régions la possibilité d'être associées de façon beaucoup plus étroite aux prises de décision. Les Régions, relais des politiques de l'Union sur le plan local, ne peuvent être considérées par les Etats comme de simples co-financeurs, alors qu'elles sont appelées par ces mêmes Etats pour intervenir dans le tour de table financier de ces projets de manière conséquente. Dans cet esprit, la Région Languedoc-Roussillon estime par ailleurs que les Régions devraient être systématiquement associées et consultées par les coordonnateurs européens à l'occasion de la rédaction de leurs rapports annuels.

A Montpellier, le

Le Président de la Région
Languedoc-Roussillon

Georges FRÊCHE